

**Nádraží v Ústí nad Orlicí  
variantní návrh**

V Liberci 23. února 2009

Variantní návrh uspořádání nádraží v Ústí nad Orlicí byl zpracován jako schématický podklad pro odbornou diskusi, vyvolanou snahou po zachování historické výpravní budovy.

Jako podklad k návrhu byly použity materiály dostupné na Internetu, zejména výkres kolejiště ve formátu PDF zpracovaný zřejmě projektantem SUDOP Praha. Z tohoto výkresu byly odvozeny a převzaty některé rozměry jako například poloměry oblouků trati.

Variantní návrh respektuje základní koncepci kolejiště dle projektu SUDOP. Mění ale poloměr oblouku rychlých kolejí ve stanici (původně cca 1 500 m, v návrhu cca 1 100 m). Jižní (pražskou) část kolejiště odsouvá od historické výpravní budovy tak, aby tento objekt mohl zůstat zachován nejen jako architektonická a stavební památka, ale také jako funkční nádražní budova. Severní (letohradská) část kolejiště je v návrhu oproti projektu SUDOP pouze nepodstatně upravena (zjednodušena).

Nákladové části nádraží jsou ve variantním návrhu zachovány na jih i na sever od hlavní trati. Jižní část nákladových kolejí a navazujících komunikací je v návrhu oproti projektu SUDOP posunuta.

Navržená úprava kolejiště umožňuje vytvoření dostatečně velkého přednádražního prostoru, který dokáže pojmout parkoviště pro cca 74 osobních aut i zastávky a otočku autobusů MHD. Vzhledem k tomu, že rychlé koleje v obou směrech (hlavní koleje pro rychlost 160 km/h i z nich odbočené koleje pro rychlosti 80 km/h) zůstávají na jih od stávající příjezdové komunikace, je v návrhu tato trasa i nadále respektována jako dopravní spojení nádraží s centrem města pro pěší i motorová vozidla.

V návrhu je stejně jako v projektu SUDOP zrušen úroňový přejezd přes hlavní trať do Kerhartic. Hlavní trať tak nepřichází se silničním provozem do kontaktu. Je ale zachováno úroňové křížení přístupové komunikace a podružné spojovací koleje mezi hlavní tratí a letohradskou tratí. Provoz na této koleji je v návrhu uvažován zabezpečený závorami.

**Výhody navrženého uspořádání:**

- zachování historické budovy včetně zachování jejího využití pro účel, pro který byla navržena a postavena
- zachování historické přístupové a příjezdové trasy k nádraží
- zkrácení a zjednodušení hlavní příjezdové komunikace k nádraží oproti projektu SUDOP

Předložený návrh je nutno chápat jako první krok, který je nutno dále korigovat a rozvíjet ve spolupráci s odbornými projektanty. Byl bych proto potěšen získáním kontaktu na tyto instituce a osoby.



Prof.ing.arch.akad.arch. Jiří Suchomel

Příloha: situační výkres *nadrazi UO – provnani.pdf*